



# ICAO

## ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

### Dixième réunion du Groupe régional de la sécurité de l'aviation - Région Afrique - Océan Indien (RASG-AFI/10)

7 novembre 2024

#### Point 4 de l'ordre du jour : État de mise en œuvre des objectifs, cibles et indicateurs de sécurité du GASP, y compris les priorités fixées pour la région RASG-AFI

#### 4.3. Autres initiatives de sécurité

#### Critères de qualification des inspecteurs d'aviation civile

(Présentée par le Gabon)

<b>RÉSUMÉ</b>	
Ce document présente les défis auxquels sont et seront confrontés les Etats de la région AFI dans la mise en œuvre des critères de qualification des inspecteurs des aviations civiles, définis dans les questions de protocole USOAP CMA 2024 révisées.	
La suite à donner par la réunion figure au <b>paragraphe 3</b> .	
<b>Références:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Annexe 19 paragraphes 3.2.3 et 3.2.4</li> <li>• Doc 9734 Manuel de supervision partie A Partie A, 3.3.2 et 3.4.1</li> <li>• Questions sur le protocole USOAP CMA 2024 (7.057-7.205-7.273-7.377-7.421 et 7.491)</li> </ul>
<b>Objectif stratégique</b>	A- Sécurité

### 1. INTRODUCTION

- 1.1. L'édition 2024 des Questions de Protocole (PQs) révisées sur la base de l'édition 2020 fait suite aux recommandations de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19 (HLCC 2021) (référence C-WP/15312) concernant l'intégration de l'évaluation de la mise en œuvre du programme de sécurité de l'État (SSPIA) aux activités traditionnelles de l'approche de surveillance continue (CMA) du programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) qui ont été approuvées par le Conseil de l'OACI le 4 mars 2022 (référence C-DEC 225/7).
- 1.2. Parmi les caractéristiques notables de cette édition 2024 des PQs, on peut citer pour le cas du domaine ANS les PQs révisées 7.057-7.205-7.273-7.377-7.421 et 7.491 relatives à l'élément crucial 3 (EC-3) dont les critères de qualifications minimales appropriées et les exigences en

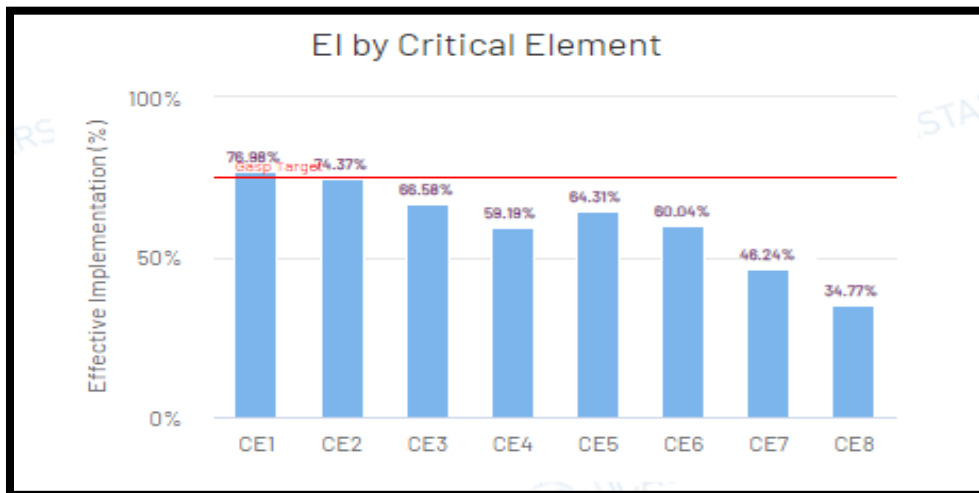
matière d'expérience ont considérablement évolués et leur mise en œuvre suscite des préoccupations de fond dans le contexte actuel.

- 1.3. En effet, l'accent a été porté désormais sur les critères de qualification des inspecteurs de l'aviation civile qui doivent prendre en compte les qualifications compatibles avec leurs responsabilités professionnelles mais aussi, les exigences en matière d'expérience opérationnelle et technique adaptée aux services qu'ils sont tenus d'inspecter.

## 2. ANALYSE

2.1 Les Questions de Protocole (PQs) de l'édition 2020, celles relatives aux critères de qualification, ayant comme fondement les dispositions du Doc 9734 partie A, C3, donnaient des orientations sur le cadre de compétence des inspecteurs de l'aviation civile et les obligations de l'État en matière de supervision, mettent l'accent sur le rôle des inspecteurs de la sécurité de l'aviation civile, leur recrutement, l'évolution de l'environnement réglementaire et la manière dont une approche de qualification fondée sur les compétences serait requise.

2.2 Le tableau ci-dessous donne le taux de mise en œuvre en région AFI des ECs. Cependant, nous nous pencherons sur le EC-3 et le EC-4 qui appellent notre haute attention.



En effet, nous pouvons observer que les taux de mise en œuvre des EC-3 et EC-4 sont largement en dessous des attentes. Ce qui pourrait traduire la difficulté des Etats à pouvoir remplir les conditions attendues concernant lesdits critères de qualification.

2.3 Revenant, spécifiquement, sur l'examen des critères de qualification, de l'édition des PQs 2020 révisées, nous observons que les critères révisés conformément aux dispositions de l'annexe 19, paragraphes 3.2.3 et 3.2.4 et du Manuel de supervision Partie A, paragraphes 3.3.2 et 3.4.1-Doc 9734, sont hautement plus exigeants et contraignants.

## Exemple de comparaison certains critères 2020 et 2024 EC- 3 : PQs 7.057 ATS et 7.205 PANS OPS

N° PQ	Description	Guide pour l'examen des PQs	Réf 2024	N° PQ	Description	Guide pour l'examen des PQs	Réf 2020
<b>2024</b>	<b>ATS</b>			<b>2020</b>	<b>ATS</b>		
<b>7.057</b>	L'État a-t-il établi pour les inspecteurs de l'ATS : a) descriptions de poste b) des qualifications minimales appropriées ; et c) les exigences en matière d'expérience ?	1) Examiner les descriptions de poste des inspecteurs ATS. 2) Vérifiez que les critères de qualification incluent : <b>a) une licence et des qualifications de contrôle de la circulation aérienne compatibles avec leurs responsabilités professionnelles ; et</b> <b>b) une expérience professionnelle opérationnelle et technique adaptée aux services qu'ils sont tenus d'inspecter.</b>	MST A19 3.2.3 et 3.2.4 DG Doc 9734 Partie A, 3.3.2 et 3.4.1	<b>7.057</b>	Des descriptions d'emploi ont-elles été établies pour les inspecteurs ATS ?	Examiner les descriptions d'emploi des inspecteurs ATS	Doc 9734 Partie A, C3
	<b>PANS OPS</b>				<b>PANS OPS</b>		
<b>7.205</b>	L'État a-t-il instauré pour les inspecteurs des procédures de vol : a) les descriptions de poste; b) des qualifications minimales appropriées ; et c) les exigences en matière d'expérience ?	1) Examiner les descriptions de poste des inspecteurs des procédures de vol (y compris les tâches liées au processus d'approbation des procédures de vol). 2) Vérifiez que les critères de qualification incluent : <b>a) certificats aéronautiques sur la conception des procédures de vol, et</b> <b>b) expérience professionnelle sur la conception de procédures de vol.</b>	MST A19 3.2.3 et 3.2.4 DG Doc 9734 Partie A, 3.3.2 et 3.4.1 Doc 10068 2.1.4 et 2.1.5	<b>7.205</b>	Les descriptions d'emploi des inspecteurs PANS-OPS ont-elles été clairement définies	Examiner les descriptions d'emploi des inspecteurs PANS-OPS	GM Doc 9734 Partie A, C3

- 2.4 De ce qui précède et eu égard au contexte, les critères de qualification révisés soulèvent des préoccupations de fond pour les Etats, quant à leur mise en œuvre effective dans l’immédiat, compte tenu de la mise en avant des qualifications opérationnelles qui y sont requises comme prérequis et non désirables comme par le passé et de l’expérience opérationnelle hors CAA qui s’y rajoute.
- 2.5 En effet, il est demandé aux Etats avant tout recrutement d’un personnel technique identifié comme pouvant faire partie du corps des inspecteurs de l’aviation civile, de s’assurer que ce dernier dispose de qualifications opérationnelles et d’une expérience opérationnelle éprouvée. Cette démarche, certes compréhensible sera confrontée à une réalité concrète car de nos jours, le personnel démontrant de telles aptitudes, licence et expérience opérationnelle éprouvée se retrouve en majorité dans l’industrie (compagnies aériennes, ANSP, OMA etc..).
- 2.6 Or, aujourd’hui, la plupart des autorités d’aviations civiles (AAC), compte tenu de cette ressource rare, puisent principalement leur personnel des sorties d’écoles spécialisées et les soumettent à un programme de formation adapté afin d’en faire des inspecteurs de l’aviation civile, sans écarter l’option de recruter dans l’industrie lorsqu’une telle opportunité se présente.
- 2.7 L’objectif des autorités d’aviation civile ayant toujours été de disposer des inspecteurs ayant un niveau de compétences et des qualifications au moins égal ou supérieur au personnel de l’industrie au sens de l’USOAP CMA, et c’est cette approche qui a toujours prévalu dans les programmes et plans de formation développés par nos Etats.
- 2.8 De ce qui précède et de l’examen des critères révisés, il apparaît difficile de trouver au sein des AACs un personnel de l’inspection remplissant, totalement, les conditions dans leur forme intrinsèque.
- 2.9 Dans l’hypothèse de compenser cette carence par une politique accrue vers la création des conditions d’attraits et de rétention du personnel qualifié et expérimenté au sein des AACs, visant à attirer le personnel de l’industrie disposant de licence et ayant une expérience opérationnelle avérée, il n’en demeure pas moins que la problématique des effectifs reste un défi majeur au sein de cette même industrie.
- 2.10 Au demeurant, il semble que l’application sans discernement des critères de qualification révisés, sans plan de transition, risque de fragiliser considérablement, nos systèmes d’aviation civile déjà rudement éprouvés. En plus clair, le nombre d’inspecteurs qualifiés au sens de ces critères plus contraignants va diminuer et cela aura inévitablement un impact sur la capacité de supervision des Etats.

### **3. SUITE À DONNER PAR LA REUNION**

#### **La réunion est invitée à :**

- 3.1 Prendre note des informations présentées dans cette note de travail ;
- 3.2 Examiner la possibilité de mettre en place dans le cadre de RASG et APIRG, un groupe ad hoc de travail chargé d’étudier et de proposer un programme et un plan de mise en conformité des Etats aux nouvelles conditions de compétences des inspecteurs, adapté au contexte et qui comprendra trois phases : court, moyen et long terme. Les termes de références dudit groupe devront spécifier explicitement les résultats attendus.
- 3.3 Encourager les Etats à prendre les dispositions transitoires utiles pour se conformer aux nouvelles dispositions, tout en tenant compte de l’expérience professionnelle des inspecteurs déjà qualifiés et qui exercent en cette qualité au sein des AAC.

3.4 Encourager l'OACI à :

- a) Continuer dans le cadre de l'initiative « *Aucun Pays n'est laissé de côté* » du Président du Conseil d'OACI, d'apporter son appui aux états afin d'accélérer leur capacité dans la formation et la qualification des inspecteurs de l'aviation civile pour se conformer aux exigences du Manuel de supervision la sécurité Partie A, et des exigences des questions de protocole 2024 et ultérieures de l'EC3 de l'USOAP;
- b) Finaliser et publier le « *Manuel des compétences des inspecteurs de l'aviation civile* », Doc 10070 en tant que lignes directrices pour donner aux Etats des éléments d'orientation sur le modèle de cadre de compétences requis pour les inspecteurs de l'aviation civile

-- FIN --